NOTICE DE MONTAGE DU RTA 4 Réf. T6241F

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre pas les dommages d'usage ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limité à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement.

Page 1

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce modèle réduit unique en son genre, le Truck thermique 4x4 à l'échelle 1/8 RTA 4 équipés d'un puissant moteur et d'une radiocommande à volant 2,4GHz. Merci également pour l'intérêt que vous portez aux produits THUNDER TIGER.

Même si ce modèle est vraiment prêt à rouler, lisez très attentivement cette notice traduite et référez-vous aux consignes d'utilisation pour profiter au mieux de cet engin exceptionnel. Les différentes phases de mise en oeuvre sont très simples avec des photos très détaillées sur la notice originale et ne nécessitent que des outils courants.

ATTENTION

Nous vous remercions d'avoir choisi un produit Thunder Tiger/ MRC. Veuillez lire toutes les instructions et familiarisez-vous avec le produit et sa radiocommande avant toute utilisation.

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un modèle de haute performance. Il est important de vous familiariser avec le modèle, son manuel et sa construction avant l'assemblage ou l'utilisation. Il est nécessaire qu'un adulte encadre un enfant si celui-ci effectue le montage.
2. Conservez toujours cette notice à portée de main aussi bien pendant le montage que pendant l'utilisation.
3. Assurez-vous que toutes les vis soient correctement serrées et que toutes les pièces soient vérifiées après le fonctionnement de la voiture pendant une longue période.
4. Pour obtenir les meilleures performances, il est important de s'assurer que toutes les pièces en mouvement le soient librement, sans aucun point dur.
5. Ne faites pas fonctionner votre modèle réduit sous la pluie, sur la voie publique, à proximité de personnes, près d'un aéroport, ou proche de lieux assujettis à des restrictions d'émission radio.
6. Protégez toujours le carburant de la chaleur et des flammes vives. Ne faites fonctionner le modèle que dans des espaces ouverts et bien ventilés. Conservez le carburant dans un endroit sec et frais. Conservez le récipient parfaitement bouché. Nettoyez immédiatement toute fuite ou tout carburant en excès avant de faire démarrer le moteur.
7. Ce produit, ses éléments et les outils nécessaires à son montage peuvent être nuisibles à votre santé. Exercez toujours la plus grande précaution lors du montage et de l'utilisation de ce produit. Ne touchez jamais un élément en rotation de ce produit.

TABLE DES MATIERES

Introduction 1
Attention 1
Notes importantes et avertissements 2
Eléments nécessaires à l'utilisation 3
Installation des batteries de l'émetteur 4
Charge du chauffe-bougie 4
Installation des batteries de l'émetteur 4
Fonctionnement de la radio 5
Emetteur ACE RC Cougar P3 5
Commandes de l'émetteur 6
Processud d'appairage 7
FAIL-SAFE 8
Réglagle de la fonction de direction 9
Réglagle de la fonction de gaz/frein 9
Réglage de la tringlerie gaz/frein 10
Réglage de la transmission d'inversion 10
Réglage du carburateur du moteur 11
Remplissage du réservoir 11
Préparation du moteur 12
Démarrage du moteur 12
Arrêt du moteur 13
Rodage du moteur 13
Entreposer votre voiture 14
Réglages 14
Guide de dépannage rapide 16
Vue éclaté 17
Pièces détachées 21
Pièces options 25

Page2

NOTES IMPORTANTES ET AVERTISSEMENTS

CHOIX DU CARBURANT

1. Choisissez un carburant réputé, d'une marque connue qui a fait ses preuves dans l'utilisation de son carburant pour les modèles réduits voiture/truck. N'utilisez pas de carburant pour avion ou bateau dans votre voiture/truck. Choisissez du carburant contenant du méthanol conçu spécialement pour le modèle réduit, un taux de nitrométhane compris entre 10% et 30% et une huile synthétique lubrifiante. Un faible pourcentage de nitrométhane permettra d'obtenir une température basse de votre moteur en fonctionnement et par conséquent son usure sera moindre. Un moteur dont la température de fonctionnement est faible produit moins de puissance. Un carburant avec un taux de 16% de nitrométhane est le plus couramment utilisé (TECHNOFUEL Spécial VOITURES 16% recommandé).
2. La couleur du carburant est uniquement un indice d'indentification de celui-ci et la coloration n'a aucune incidence sur les performances et la longévité de votre moteur.
3. Attention. Si le réservoir déborde et que le carburant atteint vos éléments radio ou votre système de freinage, cela pourrait entraîner une situation non sécurisée lors du pilotage. Gardez toujours votre bidon de carburant fermé lorsque celui-ci n'est pas utilisé.
4. Ne jetez pas votre bidon de carburant, même vide, dans le feu. Cela pourrait produire un incendie ou une explosion.

MOTEUR

1. Pour faire fonctionner le moteur correctement, veuillez vous référer à la notice de celui-ci.
2. Ne faites jamais fonctionner votre véhicule sans filtre à air. Si le véhicule évolue dans un milieu poussiéreux, utilisez un filtre à air huilé. Il est important que la mousse soit légèrement humidifiée afin de fixer la poussière et de permettre le passage de l'air. Si la mousse du filtre à air est trop imbibée d'huile, cela limitera le passage de l'air et par conséquent les performances du moteur seront bridées.
3. Après le fonctionnement de votre modèle réduit, faites attention aux pièces situées autour du moteur. Cellesci peuvent présenter un danger dans la mesure où elles peuvent brûler. Ne les touchez pas sans protection.

FONCTIONNEMENT RADIO

1. Choisissez un lieu approprié pour faire fonctionner votre modèle réduit radiocommandé. Ne le faites pas évoluer sur une place publique ou sur une route. En effet vous pourriez provoquer un accident grave, blesser une personne et/ou endommager des équipements de la voie publique. Ne faites jamais fonctionner votre modèle réduit à proximité de personnes ou d'animaux. Pour éviter tout accident, ne faites pas évoluer votre modèle réduit dans un lieu confiné. Ne le faites pas également fonctionner dans un lieu où le bruit de son moteur pourrait déranger les résidents tels que les hôpitaux et les habitations. Ne faites jamais fonctionner votre modèle réduit en intérieur, cela pourrait provoquer un risque d'incendie ou d'intoxication.
2. Inspectez votre modèle réduit avant le faire fonctionner. Assurez-vous que toutes les vis soient correctement serrées et que toutes les pièces soient vérifiées après le fonctionnement de la voiture pendant une longue période. Utilisez toujours des piles neuves dans votre émetteur et votre récepteur afin d'éviter la perte de contrôle de votre modèle réduit. Testez toujours la commande de gaz/frein avant la mise en route de votre moteur afin d'éviter la perte de contrôle de votre modèle réduit.
3. Ne touchez jamais un élément en rotation de ce produit.

PREMIERS SECOURS

1. Si par accident vous absorbez du carburant, buvez immédiatement une grande quantité d'eau et tentez de vous faire vomir. Consultez ensuite un centre antipoison.
2. Si vous mettez en contact du carburant sur vos yeux, rincez-les bien avec de l'eau. Consultez ensuite un ophtalmologiste.
3. Si vous mettez en contact du carburant sur votre peau, lavez-la bien avec du savon et de l'eau.

AVERTISSEMENTS

1. Faites fonctionner votre modèle réduit de façon inadaptée peut provoquer des dommages sur autrui. Thunder Tiger et son distributeur n'ont aucune responsabilité sur les conséquences liées à l'expédition, à la construction du modèle réduit ou à toute utilisation effectuée de façon non conforme.
2. Thunder Tiger et son distributeur n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages causés sur des personnes et liés au fonctionnement d'un modèle réduit, son mauvais assemblage ou son équipement / son utilisation. Du fait que l'utilisateur assemble et monte lui-même ce produit, il accepte les conséquences qui y sont liées. Si l'acheteur n'est pas d'accord pour accepter cette responsabilité, il devra retourner ce kit dans son emballage d'origine, non assemblé et inutilisé afin de le remettre en vente.

Page 3

EQUIPEMENT NECESSAIRE POUR UTILISER VOTRE RTA-4, IL VOUS FAUT :

Inclus dans la boîte :

- Ensemble radio à volant ACE RC Cougar P3 (uniquement en version SUPER COMBO) - Clé en croix
- Jeu de clés BTR (2 - 2,5 - 3 - 5 mm) - Embout hexagonal de démarreur - Porte pile - Clé de roues

Non fournis dans la boîte :

- Tournevis cruciforme, Couteau de modélisme, Ciseaux à lexan
- Démarreur électrique (T2430)
- Carburant TECHNOFUEL SPECIAL MONSTER 25% (MRC - Réf. 533.225)
- Pipette à carburant 500cc (MRC - Réf. RC100)
- Chauffe-bougie rechargeable (MRC - Réf. T2157 ou RC627C)
- 8 piles alcalines LR06 ou 8 piles rechargeables Ni-MH 1.2V (MRC - Réf. SA10002N) pour l'émetteur
- 4 piles rechargeable Ni-Mh pour le récepteur

Note :

L'autonomie des batteries est courte, tout particulièrement lorsque des piles alcalines sont utilisées. Par sécurité, nous vous recommandons d'utiliser des piles alcalines pendant tout au plus 30 minutes avant de les tester ; voire de les changer. La puissance des batteries a une répercussion sur la capacité à faire freiner le véhicule et sur la portée radio. Si la tension chute brutalement lorsque vous faites fonctionner le véhicule, vous perdrez le contrôle et endommagerez votre véhicule ! Cela n'est pas pris en charge par la garantie. Pour augmenter l'autonomie, utilisez une batterie de réception de 5 éléments soit à plat, soit en pyramide. Cependant le plus important est d'utiliser toujours des batteries neuves ou complètement chargées avant de faire rouler votre véhicule.

Page 4

1. DEBALLAGE DE LA VOITURE & INSTALLATION DES PNEUS

a. Retirez le Truck, la radiocommande et les accessoires de la boîte.
b. Passez le câble d'antenne à travers le tube, puis installez le tube d'antenne dans le trou situé sur le haut du boîtier radio (ne coupez pas ou ne raccourcissez pas le câble d'antenne).
c. Installez les roues. Fixez les écrous de roues sur les adaptateurs hexagonaux. Tournez la clé pour visser les écrous de roues.

2. CHARGE DU CHAUFFE-BOUGIE

Le chauffe bougie et le chargeur doivent être achetés séparément.

a. Branchez le chargeur sur une prise secteur 220V et disposez l'embout du chargeur en face du chauffe bougie. Comprimez le ressort pour dégager la pince du chauffe-bougie et branchez l'embout du chargeur.
b. La diode LED rouge du chargeur doit maintenant s'allumer indiquant que la charge commence.
c. En fin de charge, débranchez l'embout du chargeur du chauffe-bougie (une charge dure en moyenne 12 heures). Débranchez le chargeur de la prise de courant 220V. La première charge du chauffe-bougie est plus longue et dure en moyenne 16 à 24 heures.
NOTE : Si l'accu rechargeable du chauffe-bougie devient anormalement chaud pendant la charge, débranchez-le immédiatement car il est sûrement en surcharge, ce qui pourrait l'endommager irrémédiablement.

3. INSTALLATION DES BATTERIES DE L'EMETTEUR (non fournies)

a. Installez 8 piles alcalines de type AA/LR06 dans l'émetteur. (Si les batteries sont mal chargées, l'émetteur peut être endommagé).
b. Enlevez les longs clips du boîtier de réception puis retirez le couvercle. Installez à l'intérieur du porte-piles 4 batteries alcalines de type AA.
c. Ensuite mettez le porte-piles dans le boîtier de réception et fermez ce dernier en plaçant le couvercle à l'aide des longs clips.

Page 5

4. FONCTIONNEMENT DE LA RADIO

a. Lorsque vous allumez la radio, allumez d'abord l'émetteur.
b. Ensuite, allumez le récepteur. Lorsque vous éteignez, éteignez d'abord le récepteur puis l'émetteur.
c. Inversion du sens de fonctionnement des servos. Vous pouvez activer le mode NORM ou REV à l'aide des micro-interrupteurs situés à l'arrière de l'émetteur. Pour régler les servos à partir de l'émetteur, utilisez les boutons de réglage placés à gauche du volant (Le trim. ST permet de régler la direction, le trim. TH permet de régler la commande des gaz).
d. Pour plus de détails, veuillez lire le manuel d'instructions de la radiocommande.

5. ENSEMBLE D'EMISSION ACE RC COUGAR P3

1. Antenne d'émission
2. Indicateur de tension
3. Boutons de réglages
4. Ecran LCD
5. Trim de direction
6. Trim des gaz
7. Double débattement de direction
8. Bouton de voie AUX
9. Prise de charge
10. Module d'émission 2,4GHz et bouton d'appairage
11. Volant
12. Interrupteur Marche/Arrêt
13. Poignée des gaz
14. Réglage de tension de la direction
15. Capot du logement batterie

Page 6

COMMANDES DE L'EMETTEUR

1. Antenne d'émission : veillez à ce qu'elle soit parfaitement installée avant d'utiliser le modèle.
2. Indicateur du niveau de batterie : Trois LED indiquent le niveau de tension de la batterie d'émission. SI la LED rouge clignote, veuillez remplacer les piles.
3. Réglage de la course des gaz : Cette fonction vous permet de régler indépendamment la course vers la droite et la course vers la gauche (à partir du neutre) du servo des gaz.
4. Inversion du sens de rotation des servos : Les micro-interrupteurs présents au dos de l'émetteur permettent d'inverser le sens de rotation des servos.
5. Réglage fin du neutre de la direction : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à ce que votre modèle ait une trajectoire rectiligne.
6. Réglage fin du neutre des gaz : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à obtenir une position neutre des gaz.
7. Double débattement de la direction : Poussez ce potentiomètre vers la gauche ou vers la droite pour ajuster le réglage du double débattement de la direction. Vers la droite pour augmenter la valeur, vers la gauche pour la diminuer.
8. Interrupteur de voie auxiliaire : Permet le contrôle d'une fonction supplémentaire du modèle.
9. Connecteur de charge : Utilisable UNIQUEMENT en cas d'utilisation d'accus d'émission rechargeables Ni-Cd ou Ni-MH !
10. Module 2,4GHz et bouton d'appairage : Le bouton d'appairage est placé sur le module d'émission 2,4GHz. Pour plus de détails, référez-vous à la section traitant de la procédure d'appairage.
11. Volant : Permet de contrôler la direction du modèle.
12. Interrupteur Marche/Arrêt : Poussez l'interrupteur pour mettre l'émetteur sous tension ou pour l'éteindre.
13. Poignée des gaz : Tirez ou poussez sur cette poignée pour contrôler l'accélération et le freinage du modèle.
14. Réglage de la tension du volant : Utilisez un tournevis cruciforme afin de régler la tension du volant.
15. Logement pour piles : Faites glisser le couvercle du logement afin de procéder à l'installation ou au remplacement des accus d'émission.

4.2 SCHEMA DE CABLAGE DU MODELE

Récepteur	Batt	Boîtier de batterie
CH2 CH1 CH3		
	Aux servo	Batterie 4,8V RX
Servo gaz	Servo de direction	

Page 7

6. PROCESSUS D'APPAIRAGE

La fonction d'appairage entre l'émetteur et le récepteur est intégrée au système large spectre ACE RC Cougar 2,4GHz afin d'assurer un fonctionnement correct et sans parasitage du système.

Pour réaliser un appairage manuel émetteur/récepteur, respectez la procédure suivante :

a. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton "Binding SW" présent sur le module d'émission (à l'arrière de l'émetteur) tout en mettant l'émetteur sous tension.
b. Relâchez le bouton "Binding SW" lorsque la LED verte clignote, indiquant que l'émetteur est en attente d'appairage.
c. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton d'appairage présent sur le récepteur tout en mettant ce dernier sous tension. Le processus d'appairage démarrera alors automatiquement.
d. Un appairage réalisé avec succès est confirmé par le passage de la LED de l'émetteur, d'un éclairage clignotant à un éclairage continu. La LED verte restera donc allumée et l'émetteur et le récepteur se 2 connecteront automatiquement une fois le processus d'appairage réalisé.
Note : Le processus d'appairage demande de 3 à 10 secondes. En cas d'échec de l'appairage, la LED du récepteur s'allumera de couleur rouge. Dans ce cas, éteignez le récepteur et l'émetteur et reprenez les étapes a. à d.

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Etat de la LED
a	Pousser l'interrupteur en position ON	Aucune action	-
b	Relâcher	Aucune action	La LED de l'émetteur clignote de couleur verte.
c	Aucune action	Pousser l'interrupteur en position ON	La LED du récepteur clignote alternativement en vert et en rouge.
d	Aucune action	Relâcher	La LED de l'émetteur clignote en vert, puis s'allume en vert de façon fixe. Le LED du récepteur clignote en rouge, puis s'allume en vert de façon fixe.

Page 8

7. FAIL-SAFE

Comment configurer la position Fail Safe.

a. Après avoir procédé à l'appairage de l'émetteur et de récepteur, vous pouvez configurer la position de Fail Safe. Mettez l'émetteur sous tension, puis le récepteur.

b. Appuyez sur le bouton «Binding SW» du récepteur. 10 secondes plus tard, la LED présente sur le récepteur clignotera de couleur verte.
(Attention ! Ne relâchez pas le bouton «Binding SW» tant que l'étape c. n'est pas terminée).

c. Déplacez (et maintenez) la manette des gaz jusqu'à la position Fail-Safe que vous souhaitez régler. Maintenez la molette de direction au neutre. Pour paramétrer la position de Fail Safe avec le servo en position «Frein», déplacez (et maintenez) dans un premier temps la manette des gaz en position «Frein». Pour paramétrer la position de Fail Safe en position «Neutre», tirez ou poussez sur la manette des gaz, puis relâchez-la en position Neutre.
(Attention : Paramétrez TOUJOURS la position Fail Safe de la manette des gaz en position Neutre ou Frein Maximum afin de minimiser les risques d'accident en cas de perte de contrôle !)

d. Après avoir réalisé l'étape c., relâchez le bouton «Binding SW», puis le manche des gaz. La LED s'allume alors en continu de couleur rouge, puis à nouveau de couleur verte 2 secondes plus tard. Le Fail Safe est désormais activé.

e. Fail Safe en position «Neutre» : Afin de vérifier que le Fail Safe fonctionne correctement, déplacez le manche des gaz en position frein maxi, maintenez la gâchette dans cette position, puis éteignez votre émetteur. La fonction Fail Safe doit permettre au servo de se replacer automatiquement au «Neutre». Fail Safe en position «Frein» : Afin de vérifier que le Fail Safe fonctionne correctement, déplacez le manche des gaz au neutre, puis éteignez votre émetteur. La fonction Fail Safe doit permettre au servo de se replacer automatiquement en position «Frein».

f. En cas d'échec, reprenez les étapes a. à f. N'utilisez votre modèle qu'APRES avoir paramétré correctement la fonction Fail Safe. Mettez TOUJOURS sous tension l'émetteur EN PREMIER, puis le récepteur. Eteignez TOUJOURS le récepteur en premier, puis l'émetteur.

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Etat de la LED
a	Appairage effectué	Appairage effectué	LED de l'émetteur : allumée en vert en continu LED du récepteur : allumée en vert en continu
b	Aucune action	Appuyez sur l'interrupteur ON pendant 10 secondes	LED du récepteur : clignote en vert
c	1. Direction au neutre 2. Manche des gaz en position frein ou neutre	Aucune action	**Paramétrage de base de la fonction FailSafe:** • Voiture électrique : Direction au neutre / Variateur au neutre • Voiture thermique : Direction au neutre / Carburateur au ralenti
d	Relâchement du manche des gaz	Relâchement de l'interrupteur du récepteur en premier	La LED du récepteur est allumée en continue en rouge pendant deux secondes, puis allumée en continu en vert.
e	1. Maintenir le freinage 2. Eteindre l'émetteur	Aucune action	La fonction FailSafe est activée
f	Votre modèle est prêt à être utilisé !		

Page 9

8. REGLAGLE DE LA FONCTION DE DIRECTION

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de direction de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tournez le volant/poussez le manche à gauche. Les roues avant doivent s'orienter vers la gauche. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens de rotation du servo de direction avec l'interrupteur correspondant.

b. Remettez le volant/manche en position neutre (centrale). Les roues avant doivent maintenant être parfaitement dans l'axe du modèle. Si ce n'est pas le cas, utilisez le levier de trim de direction pour corriger.

c. Tournez le volant/poussez le manche vers la droite. Les roues avant doivent s'orienter vers la droite.

9. REGLAGLE DE LA FONCTION GAZ/FREIN

a. Vérifiez la fonction gaz/frein de votre radiocommande. Pour ce faire, allumez l'émetteur puis le récepteur, tirez sur la gâchette pour une radio à volant ou poussez le manche en avant pour une radio à manches. Le carburateur doit être entièrement ouvert et les freins libres. Pour vérifier que les freins soient inactifs, tournez simplement la roue arrière tout en tirant sur la gâchette ou en poussant le manche en avant. Pour inverser cette fonction si nécessaire, inversez l'interrupteur du servo des gaz/frein.

b. Relâchez la gâchette ou le manche à la position neutre. Le carburateur doit se refermer à sa position initiale de ralenti (ouverture 1mm) tel qu'il aura été réglé (voir étape 10). Les freins doivent aussi être inactifs. Si ce n'est pas le cas, corrigez la position à l'aide du levier de trim de gaz/frein.

c. Poussez la gâchette ou tirez le manche vers vous, en fonction du type de votre émetteur. L'ouverture du carburateur doit rester la même qu'en position neutre mais le ressort de la tringlerie de gaz doit être légèrement compressé et le frein serré.

d. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur. Vous ferez aller le RTA-4 en marche arrière. Une nouvelle pression sur la touche fait passer de nouveau en marche avant.

Page 10

10. REGLAGE DE LA TRINGLERIE GAZ/FREIN

a. Pour régler la tringlerie de gaz/frein, allumez d'abord votre radiocommande dont les commandes doivent être en position neutre.

b. Avec le servo au neutre, tournez et positionnez la vis plastique de réglage du frein située à l'extrémité de la tringlerie. Ajustez la vis plastique de façon à obtenir un espace de 1,5mm entre le ressort et le levier de commande du frein (lorsque le ressort n'est pas compressé). Le levier de commande devra activer le système de frein, mais pas encore.

c. Avec le servo au neutre, desserrez les bagues de la tringlerie de gaz à l'aide d'une clé six pans 1,5mm. Puis fermez manuellement le carburateur et réglez la bague de contrainte du ressort de façon à ce que celui-ci soit légèrement comprimé. Puis, réglez l'autre bague du côté de l'attache rapide du palonnier.

11. REGLAGE DE LA TRANSMISSION D'INVERSION DU SENS DE MARCHE

a. Desserrez les vis sans tête des bagues d'arrêt des tringleries métalliques avec une clé Allen de 1,5 mm.

b. Allumez l'émetteur et le récepteur, mais ne faites pas tourner le moteur.

c. Le servo tournera automatiquement vers la position correspondant à la marche avant.

d. Déplacez la bague d'arrêt arrière vers celle située près de la rotule du palonnier du servo jusqu'à ce que le ressort soit complètement comprimé. Détendez alors le ressort d'environ 4,5 mm en refaisant légèrement coulisser la bague d'arrêt vers l'arrière puis en resserrant la vis sans tête pour la bloquer dans cette position.

e. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur.

f. Répétez l'étape 9d pour la bague d'arrêt avant.

Page 11

12. REGLAGE DU CARBURATEUR DU MOTEUR

a. Pour régler le pointeau de richesse/plein gaz (le plus gros pointeau sortant du corps du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo en bas à droite. Le réglage initial de richesse doit être de 3 tours (vissez complètement le pointeau, puis redévissez de 2,5 tours). En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on appauvrit le mélange, en le tournant dans l'autre sens on l'enrichit.

b. Pour régler le ralenti du moteur (le petit pointeau sortant du corps du carburateur), tournez le pointeau comme indiqué sur la photo en bas au centre. Le réglage initial du ralenti doit correspondre à une ouverture subsistante du boisseau de 1 mm. En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on augmente le régime de ralenti (boisseau plus ouvert), en le tournant dans l'autre sens on réduit le régime (boisseau plus fermé). Pour plus de détails sur le réglage du moteur, veuillez vous référer au chapitre consacré aux procédures de REGLAGE INITIAL POUR LE RODAGE.

c. Pour régler le pointeau de reprise (la vis de réglage située à l'extrémité du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo. Le réglage initial doit être de 6 tours et demi (vissez complètement, puis redévissez de 6,5 tours). Cette vis sert au contrôle de la quantité de carburant arrivant au moteur au ralenti et à bas régime. Ce réglage permet d'obtenir un ralenti régulier et d'améliorer l'accélération jusqu'aux régimes intermédiaires. Effectuez ce réglage avec le carburateur fermé et après avoir réglé le ralenti. Tournez progressivement la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à butée. NE SERREZ PAS TROP FORT.

d. Retirez la mousse extérieure du filtre à air et humectez-la uniformément avec quelques gouttes de carburant. Placez le filtre dans un sac en plastique et manipulez-le à travers le sac jusqu'à ce que la mousse soit uniformément imprégnée mais sans être noyée.

e. Finalement, assurez-vous que l'embase du support de filtre soit solidement fixée avec un collier nylon. Ne faites jamais fonctionner le RTA-4 sans filtre à air. Si la voiture doit fonctionner dans un environnement poussiéreux, remplacez le carburant par de l'huile spéciale filtre. Il est important que la mousse ne soit que légèrement recouverte d'huile pour capter la poussière tout en laissant passer l'air. Si la mousse est trop imprégnée, seule une trop faible quantité d'air pourra passer, ce qui limitera les performances du moteur.

13. REMPLISSAGE DU RESERVOIR

a. Retirez le capuchon du bec de la pipette.

b. Comprimez la pipette, introduisez l'extrémité dans le carburant et aspirez le carburant en relâchant la pression.

c. Soulevez le bouchon du réservoir de la voiture et remplissez-le doucement à l'aide de la pipette. Faites attention lorsque vous remplissez le réservoir. En effet si celui-ci déborde, du carburant peut entrer en contact avec votre équipement radio, votre couronne de transmission ou votre disque de frein et cela pourrait entrainer une situation de risque de danger lorsque vous piloterez votre véhicule.

Choix du carburant

Sélectionnez un carburant qui soit réputé, de marque connu et qui soit conçu pour être utilisé par des voitures et autres trucks. N'utilisez pas un carburant avion ou bateau dans votre véhicule. Choisissez un carburant à base de méthanol et qui contienne un taux de nitrométhane compris entre 10 et 30% avec un taux d'huile synthétique compris entre 5 à 18% pour la lubrification.

Un faible pourcentage de nitrométhane diminuera la température moteur de fonctionnement et de ce fait diminuera la durée de vie du moteur. Cependant un faible taux de nitrométhane produira moins de puissance. Le taux de 20% est le taux le plus largement utilisé avec ce type de moteurs. La couleur du carburant n'est qu'un indicateur d'identification du fabricant et il n'a pas d'incidence sur les performances et la durée de vie de votre moteur.

Page 12

14. PREPARATION DU MOTEUR

a. Pour démarrer un moteur, retirez d'abord la bougie.

b. Préparez le carburateur en pressant une fois la poire de la pompe à carburant afin de faire parvenir le carburant au carburateur. Vous pouvez contrôler la bonne arrivée du carburant au carburateur en observant la durit. Ensuite pressez de nouveau la pompe à carburant. ATTENTION A NE PAS TROP LA PRESSER car vous pourriez noyer le moteur. Tenter de mettre en route un moteur noyé peut provoquer des dommages importants sur les parties internes du moteur.

c. Vérifiez l'état de la bougie en la branchant sur le chauffe-bougie. Le filament de la bougie doit chauffer au rouge vif. Si le filament n'est que faiblement lumineux, c'est que l'accu du chauffe-bougie est déchargé (il faut alors le recharger). S'il ne s'allume pas du tout ou si le filament apparaît déformé, c'est que la bougie n'est plus en bon état (remplacez-la par une neuve). Une fois ces vérifications effectuées, remettez la bougie en place.
Les bougies pouvant être utilisées pour ce moteur sont les suivantes : SPM N°7 ref. 309 (quand il fait chaud-en été), SPM N°6 ref. 308 (lorsque la température extérieure est moyenne), SPM N°5 ref. 307 (quand il fait froid-en hiver).

15. DEMARRAGE DU MOTEUR

a. Allumez d'abord l'émetteur de radiocommande, puis le récepteur.

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie du moteur.

c. **Tirette** – Maintenez le véhicule dans une main et avec l'autre main tirez la poignée du lanceur. Tirez de façon rapide et sur une courte distance et assurez-vous que vous tirez la ficelle sur une longueur comprise entre 25 et 30 centimètres. Tirez la ficelle sur une longueur de 35 centimètres et au-delà peut endommager le mécanisme du lanceur. Si la ficelle est difficile à tirer ou si elle reste collée, cela peut signifier que le moteur est noyé.

d. **Démarreur électrique** – Assurez-vous que le démarreur électrique soit réglé de façon à tourner dans le sens horaire des aiguilles d'une montre. Insérez l'embout hexagonal dans le démarreur électrique et vissez le mandrin avec l'embout à boule goupillée dans le démarreur. AVANT d'insérer l'embout hexagonal dans la noix du double lanceur, appuyez sur la gâchette et vérifiez que la perceuse tourne dans le bon sens.

Si le moteur se noie : Eteignez votre véhicule puis la radio. Retirez la bougie en utilisant une clé à bougie et ensuite retirez le filtre à air. Retournez le truck afin d'évacuer l'excès de carburant du moteur. Remettre le véhicule à l'endroit. Réinstallez le filtre à air. Insérez l'embout hexagonal de nouveau et pressez la gâchette du démarreur électrique 3~4 fois. Réinstallez la bougie à l'aide de la clé à bougie. Retournez à l'étape 16b.

ATTENTION : Tenter de démarrer le moteur en utilisant un démarreur électrique configuré pour tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre peut endommager le mécanisme de votre lanceur ou les éléments internes de votre moteur. Insérez l'embout à boule goupillée dans le mandrin et la partie hexagonale de la tige dans la noix de cardan du moteur. Saisissez fermement le démarreur et pressez la gâchette.

Page 13

16. ARRET DU MOTEUR

a. Stoppez votre véhicule complètement et faites en sorte que le moteur soit au ralenti. Ensuite retirez les clips de carrosserie et la carrosserie.

b. Utilisez une pince à bec rond ou une pince à linge, pincez la durit située juste avant l'arrivée du carburateur jusqu'à ce que le moteur s'arrête (1 à 2 secondes). **NE TENTEZ PAS D'ARRETER LE MOTEUR EN TOUCHANT OU EN SAISISSANT LE VOLANT MOTEUR !** Ces moteurs ont beaucoup de couple et peuvent provoquer de sérieuses blessures en stoppant le moteur de cette manière.
Les gaz d'échappement peuvent être très chauds, vous pouvez vous brûler fortement en arrêtant le moteur en bouchant le résonateur avec votre doigt.

c. Eteignez votre véhicule puis l'émetteur.

17. RODAGE DU MOTEUR

Pour roder un moteur neuf, il est nécessaire de régler le pointeau le plus riche possible. Tournez le pointeau principal 1/4 de tour dans le sens anti-horaire (dévissez) à partir du réglage initial (2,5 tours depuis la fermeture complète). Répétez l'étape 15b. Poursuivez ainsi jusqu'à ce que le moteur s'étouffe à plein gaz, puis revissez le pointeau principal 1/4 de tour. Faites rouler la voiture à ce réglage riche du moteur sur un parking vide ou un autre espace suffisamment vaste pour consommer au moins la valeur de 5 réservoirs pour achever le rodage. Il est normal pour un moteur non rodé de s'étouffer fréquemment pendant cette période à cause du réglage très riche. Lorsque cela arrive, il suffit de redémarrer le moteur. Une fois le rodage terminé, suivez les instructions du chapitre REGLAGE DU MOTEUR afin de régler le carburateur pour un fonctionnement optimal.

REGLAGE DU MOTEUR

En raison du taux de nitro du carburant utilisé, de l'altitude, du taux d'humidité, etc ... Il n'est pas possible d'indiquer des valeurs de réglage universelles. Veuillez suivre les instructions ci-après pour obtenir les meilleurs réglages possibles du carburateur. N'effectuez pas ces réglages avant que le moteur n'ait été convenablement rodé et soir monté en température de fonctionnement.

a. Démarrez le moteur.

b. Le moteur étant en fonctionnement, faites rouler la voiture alternativement en marche avant et arrière, en ligne droite, sur une piste suffisamment longue (en atteignant à chaque fois le plein gaz). Recommencez et faites attention au son de l'échappement. Ne restez jamais plein gaz si les roues motrices ne touchent pas le sol, sinon la bielle du moteur peut se briser.

c. Si le son que vous entendez de l'échappement n'atteint pas une note aiguë, vissez le pointeau de richesse (le plus long, sortant du corps du carburateur vers le haut) de 1/4 de tour et recommencez l'étape 16b.

d. Répétez l'étape 16c jusqu'à ce que vous ayez trouvé le réglage optimal du moteur (lorsque visser un peu plus le pointeau de richesse n'améliore plus le fonctionnement du moteur à plein gaz et le redévisser fait chuter légèrement le régime maximal). Pour une utilisation normale, ouvrez le pointeau de 1/4 de tour pour obtenir le meilleur réglage pratique.

e. Pour régler le ralenti, vissez le pointeau de ralenti (régime plus haut) ou dévissez-le (régime plus bas).
En pratique, il faut régler le ralenti au plus bas régime possible sans que le moteur n'ait tendance à caler.

f. On ne peut régler le pointeau de ralenti (au milieu du levier de commande du carburateur) que lorsque le moteur est entièrement rodé et après avoir réglé le pointeau de richesse.

g. Répétez l'étape 16b toutes les 10 secondes (1 seconde à plein gaz et 10 secondes au ralenti). Si le régime du moteur au ralenti a tendance à chuter au bout de quelques secondes et que le moteur s'arrête, vissez (dans le sens des aiguilles d'une montre) le pointeau de ralenti de 1/4 de tour. Si le régime du moteur ne varie pas ou augmente au ralenti, ouvrez le pointeau de ralenti de 1/4 de tour.

h. Répétez l'étape 16g jusqu'à ce que le régime du moteur baisse (allant au régime de ralenti, puis ralentissant encore un peu au bout de quelques secondes) sans aller jusqu'à l'arrêt.

Page 14

18. ENTREPOSER VOTRE VOITURE

Pour garder votre véhicule dans de bonnes conditions, il y a quelques étapes qui nécessitent d'être respectées :

a. Videz le réservoir de son carburant. A la fois votre véhicule et la pipette doivent être stockées vides de carburant.
   - Videz votre pipette de son carburant en remettant celui-ci dans son bidon.
   - Videz le réservoir du véhicule en utilisant la pipette puis videz celle-ci dans le bidon de carburant.
   - Répétez l'étape ci-dessus si nécessaire tant le réservoir n'est pas complètement vide.
   - Assurez-vous de stocker le bidon de carburant à l'abri des enfants dans un lieu qui soit frais, dans l'obscurité et vérifiez que le bouchon soit fermement vissé.

b. Mettez en place le chauffe-bougie sur la bougie, maintenez le carburateur complètement ouvert et mettez en marche le moteur en utilisant le démarreur plusieurs fois. Cela vous assurera qu'il ne reste plus du tout de carburant ni dans le moteur, ni dans les durits.

c. Utilisez une huile de type « After Run » (huile de remontage moteur).
   - Munissez-vous d'une vieille brosse à dents et nettoyez la saleté située autour du filtre. Cela aidera à éviter de serrer votre moteur.
   - Retirez le filtre à air du carburateur.
   - Placez 2~6 gouttes (comme recommandé par le fabricant de l' « After Run ») directement dans le carburateur.
   - Faites tourner doucement le volant moteur afin d'actionner la chemise/piston pour que l'huile se répande de façon homogène dans le moteur.
   - Réinstallez le filtre à air.

d. Nettoyez votre véhicule car l'entreposer sale peut créer une gomme pâteuse dans le moteur et diminuer ses performances.
   - Utilisez un produit de nettoyage pour le carburant, du WD-40 ou un produit équivalent pour retirer la saleté ou l'huile.
   - Utilisez une vieille brosse à dents ou un petit pinceau pour atteindre les endroits difficiles.
   - Un vieux torchon fait également très bien l'affaire pour nettoyer la carrosserie. Utilisez un dissolvant dilué pour nettoyer la saleté.

e. Lubrifiez les roulements de roue, les joints de cardan, les roulements de cloche et les billes de pivot des suspensions avec une huile fine.

f. **IMPORTANT ! Vérifiez que les interrupteurs de l'émetteur et du récepteur soient positionnés sur « off ». Vous pourriez être déçu d'avoir des batteries vides la prochaine fois que vous souhaitez faire fonctionner votre véhicule.**

19. REGLAGE

Réglage de la boîte de vitesse deux rapports

a. Le passage de la boîte de vitesse deux rapports est réglé en usine. Le passage de la deuxième vitesse s'opère dans les 5 mètres en vitesse « plein gaz » et avec une accélération standard.

b. Si vous souhaitez modifier le passage du deuxième rapport, éteignez tout d'abord le moteur puis ouvrez le cache de la transmission de boîte de vitesse. Alignez la vis noire de réglage avec l'ouverture située sur la deuxième couronne comme illustrée sur le dessin.

c. Utilisez une clé Allen de 2mm, tournez la vis noire BTR dans le sens des aiguilles d'une montre pour faire passer le rapport plus tard ; tournez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour faire passer le rapport plus tôt. Vissez ou dévissez uniquement par 1/8 de tour pour régler votre boîte de vitesse.

d. Refermez le cache de la transmission de boîte de vitesse.

e. Si la vis est trop vissée ou pas assez, réinitialisez la vis noire de la manière suivante : premièrement vissez doucement la vis noire dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort soit complètement compressé. Puis dévissez la vis noire d'environ 3 tours. Refixez le cache de la transmission.

f. Faites attention à ne pas toucher les éléments chauds du moteur lors de cette procédure de réglage.

Page 15

Ouverture et pincement des trains avant et arrière

a. Utilisez une clé Allen de 1,5mm comme indiquée pour régler le pincement avant et arrière ;

b. Allonger les biellettes aura pour effet d'augmenter le pincement, les raccourcir augmentera l'ouverture.

c. La saignée située sur la biellette indique le côté où est situé le filetage de droite. Utilisez-le comme guide pour déterminer de quelle façon vous allez tourner la biellette pour ajuster sa longueur.

Carrossage avant et arrière

a. Utilisez une clé Allen de 2,5mm comme indiquée pour régler le carrossage avant et arrière.

b. Vissez les rotules dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le carrossage négatif sur le train avant. Dévissez les rotules pour augmenter le carrossage positif.

Garde au sol

a. La garde au sol du véhicule peut être augmentée en ajoutant sur les amortisseurs des cales de précontrainte. Retirez-les pour diminuer la garde au sol.

b. Compressez le ressort et insérez la cale entre le ressort et le bouchon du corps d'amortisseur.

Slipper

a. Utilisez un tournevis pour écrous pour régler le slipper.

b. Vissez l'écrou du slipper jusqu'à ce que le ressort soit complètement compressé.

c. Une fois que vous avez atteint le point où le ressort est complètement compressé, dévissez l'écrou par 1/8 de tour.

d. Ne faites pas fonctionner votre véhicule avec un écrou de slipper dévissé à plus d'un 1/8 de tour. Un slipper trop dévissé peut endommager la couronne de transmission.

Ressorts d'amortisseur

Des ressorts rigides vous apporteront une meilleure directivité et une vitesse en virage importante sur des surfaces planes telles que l'asphalt, le bitume, le parquet. Des ressorts souples seront mieux adaptés sur des terrains rugueux, accidentés et munis de sauts. Des ressorts plus tendres augmenteront la tendance au roulis du véhicule à haute vitesse.

Pignon optionnel

Des pignons optionnels sont disponibles pour votre RTA-4 Super Combo Racing Truck. Un pignon additionnel vous permettra d'adapter votre moteur et sla transmission à votre manière de piloter. Un pignon plus important sur votre cloche d'embrayage (ou une couronne de slipper plus petite) aura pour résultat d'augmenter votre vitesse de pointe mais diminuera votre accélération. Si vous modifiez le pignon, vous nécessiterez de réajuster l'entre-dents.

1. Dévissez (ou vissez si le moteur a été démonté) les quatre écrous de fixation moteur situés sous le châssis du véhicule afin d'être en mesure de le faire glisser vers l'avant et l'arrière.
2. Faites glisser le moteur vers la couronne pour que les dents de la cloche soient légèrement en contact avec celles de la couronne de slipper.
3. Reculez de peu le moteur (0,8mm). Vérifiez l'entre-dents en maintenant le plus petit pignon avec une main et en déplaçant en avant le pignon le plus important afin de le mettre en contact avec l'autre pignon.
   Un entre-dents pas assez espacé est bruyant, diminue les performances et peut endommager les pignons.

Cloche d'embrayage	Couronne de Slipper	Rapport final 1ère vitesse	Rapport final 2ère vitesse	
23 Dts (standard) PN1805	46Dts (standard) PD7215	16,26	11,24	Accélération
26 Dts PN1808	46Dts (standard) PD7215	14,38	9,95	Vitesse de pointe

GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE

Si vous éprouvez des difficultés à faire démarrer ou à faire rouler correctement votre RTA-4 voici les réponses aux questions les plus fréquentes :

Description	Problème	Solution
Le moteur ne démarre pas	Manque de carburant	Remplir le réservoir
	Carburant pollué	Remplacer le carburant
	Allume-bougie non chargé	Charger l'allume-bougie
	Bougie défectueuse	Remplacer la bougie (voir la section «Problèmes concernant la bougie»)
	Le carburant n'arrive pas au carbu	Ouvrir et refermer deux fois le bouchon du réservoir
	Le moteur est noyé	Voir la section «Moteur noyé» ci-dessous
	Le moteur surchauffe	Laisser refroidir le moteur, enrichir le mélange, voir «Le mélange carburant»
	Le carburateur est mal réglé	Régler le carburateur, voir «Le mélange carburant» ou «Réglages d'usine du carburateur»
	L'échappement est bouché	Vérifier l'échappement, dégager ce qui le bouche.
	Le filtre à air est bouché	Vérifier le filtre à air, le nettoyer pour laisser passer l'air.
Le moteur démarre, puis cale	Le ralenti est réglé trop bas	Régler la vis de ralenti, voir «Le mélange carburant» ci-dessous.
	La durite d'alimentation	Vérifier s'il n'y a pas des fuites dues à une contient des bulles durite percée.
	La bougie est endommagée	Remplacer la bougie, voir «Problèmes concernant la bougie» ci-dessous.
La corde de démarrage semble bloquée	Le moteur est noyé	Voir la section «Moteur noyé» ci-dessous.
	Le moteur a «serré»	Vérifier si l'intérieur du moteur n'est pas endommagé.

NOTES

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com
Made in CHINA

ACE RC®

NOTICE D'UTILISATION DU COUGAR P2 / P3 Réf. 8227 / 8310

ACE RC COUGAR P2 / P3
Système radiocommandé digital 2,4GHz

Veuillez lire attentivement toutes les instructions avant d'utiliser ce produit

Le contenu de cette notice ainsi que les caractéristiques du produit sont susceptibles d'être modifiés sans préavis en raison des évolutions techniques.

NOTICE D'UTILISATION

GARANTIE
Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine.

NOTIFICATION : ACCOMPAGNEMENT D'UN ADULTE REQUIS
Ceci n'est pas un jouet. Le montage et le vol de ce produit nécessitent la surveillance d'un adulte. Lisez complètement ce manuel et familiarisez-vous avec l'assemblage et le vol de ce fuselage. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

Page 1
INTRODUCTION
Model Racing Car vous remercie pour l'achat de ce système radiocommandé ACE RC Cougar P2 2,4GHz. L'émetteur Cougar P2 a été spécialement développé pour disposer de toutes les caractéristiques utiles aux pilotes, ainsi que des dernières avancées technologiques. A l'aide d'un large spectre et du système à saut de fréquence, le Cougar P2 offre précision et souplesse d'utilisation sans risque d'interférences. Les radios à manche Cougar P2 sont exclusivement destinées aux modèles radiocommandés terrestres.
Le ACE RC Cougar P2 vous offrira un contrôle total et simple de votre modèle, vous procurant de longues heures de pilotage. Avant d'installer votre ensemble radiocommandé dans votre modèle, prenez quelques minutes pour lire l'intégralité de cette notice afin de vous familiariser avec le Cougar P2.

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Caractéristiques techniques avancées	1
Caractéristiques	2
Contenu	2
Caractéristiques techniques	2
Commandes de l'émetteur	5
Installation	6
Processus d'appairage	8
Réglage de la position Fail-Safe	9
Fonctions	16
DEE / Précautions d'utilisation	18
Accessoires	18
Service après vente	23
Guide de dépannage rapide	23

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES AVANCEES

FHSS-Saut de fréquence large spectre
Le programme évolué de saut de fréquence sur un large spectre augmente la sécurité et la fiabilité tout en réduisant les possibilités d'interférences.

SIBL-Liaison sécurisée à identifiant unique
Une fonction d'appairage est intégrée au système 2,4GHz ACE RC afin de s'assurer que l'émetteur et le récepteur sont associés l'un à l'autre par un identifiant unique, ce qui permet d'éviter tout risque de parasitage par un autre émetteur.

FSPC-Fail-Safe programmable sur chacune des voies
Dans certains cas restant heureusement assez rares, en cas de perte du signal, le système dispose d'une fonction Fail-Safe permettant à chacune des voies de prendre une valeur pré-enregistrée.

Mode de transmission des données iFHss/IFHss+
Afin d'améliorer le format et le protocole des données, la Cougar P2/P3 fournit une transmission des données plus rapide tout en consommant moins. Une telle technologie apporte une extrême fiabilité lors de la transmission des données dans les airs.

Page 2
CARACTERISTIQUES

EMETTEUR (Cougar P2 / P3)
- Technologie 2,4GHz à saut de fréquence large spectre
- Réglage fin de la direction et des gaz
- Inversion des servos de direction et des gaz
- Ajustement des courses des servos de gaz et de frein
- Double débattement de la direction
- Indicateur de tension par LED
- Réglage de la tension du volant
- Alarme de batterie faible
- Antenne pliable
- Mode avancé de transmission des données iFHss/iFHss+

RECEPTEUR
- Le TRS402ss est le récepteur 4 voies 2,4GHz destiné à s'appairer avec les émetteurs COUGAR P2/P3/P3i. Sa taille compacte et ses dimensions réduites lui permette d'être installé presque partout dans votre modèle.
- En utilisant le mode IFHss, la Cougar P2/P3 peut s'appairer aussi avec le récepteur TRS401ss.

CONTENU

Produit	Ensemble radiocommandé COUGAR P2	Ensemble radiocommandé COUGAR P3
Réf.	8227	82310
Emetteur	COUGAR P2	COUGAR P3
Récepteur	TRS402ss	
Servos	-	
Accessoires	Interrupteur x 1, Porte piles de réception x 1	

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Emetteur	COUGAR P2	COUGAR P3
Réf.	8227	8310
Configuration	Radio à manche	
Nb de voies	2	3
Consommation	40mA à 7,2V	
Inversion	Voies 1 à 2	Voies 1 à 3
Système de transmission	FHSS	
Fréquence	2,4GHz	
Modulation	GFSK (PPM)	
Largeur de bande	2402 à 2479MHz	
ID No.	13bit	
Ecran	LED	
Mémoire mode	Aucune	
Type d'antenne	1/4 dipôle	
Sensibilité	2dBi typique	
Alimentation	7,2V / 6 éléments AA	

Récepteur	TRS402SS
Réf.	AQ6367
Fréquence	2,4GHz
Nb de voies	4
BEC	Non
Modulation	PPM
Type	Antenne simple
Alimentation	4,8 à 7,2V

Page 4

1) Antenne	6) Réglage fin du neutre des gaz	11) Volant
2) Indicateur du niveau de batterie	7) Double débattement de la direction	12) Interrupteur Marche/Arrêt
3) Réglage de course des gaz	8) Interrupteur de voie auxiliaire	13) Poignée des gaz
4) interrupteurs d'inversion de sens de rotation des servos	9) Connecteur de charge	14) Réglage de la tension du volant
5) Réglage fin du neutre de la direction	10) Module 2,4GHZ et bouton d'appairage	15) Logement pour piles

Page 5

COMMANDES DE L'EMETTEUR (Cougar P2 / P3)

1) Antenne : veillez à ce qu'elle soit

2) Indicateur du niveau de batterie : Trois LED indiquent le niveau de tension de la batterie d'émission. SI la LED rouge clignote, veuillez remplacer les piles.

3) Réglage de la course des gaz : Cette fonction vous permet de régler indépendamment la course vers la droite et la course vers la gauche (à partir du neutre) du servo des gaz.

4) Inversion du sens de rotation des servos : Les micro-interrupteurs présents au dos de l'émetteur permettent d'inverser le sens de rotation des servos.

Interrupteur iFHss/iFHss+ : l'IFHss+ fournit une transmission de données plus rapide et plus fiable tout en consommant moins. Remarque : vous devrez utiliser le récepteur TRS402ss en mode IFHss+.

5) Réglage fin du neutre de la direction : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à ce que votre modèle ait une trajectoire rectiligne.

6) Réglage fin du neutre des gaz : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à obtenir une position neutre des gaz.

7) Double débattement de la direction : Poussez ce potentiomètre vers la gauche ou vers la droite pour ajuster le réglage du double débattement de la direction. Vers la droite pour augmenter la valeur, vers la gauche pour la diminuer.

8) Interrupteur de voie auxiliaire : Permet le contrôle d'une fonction supplémentaire du modèle.

9) Connecteur de charge : Utilisable UNIQUEMENT en cas d'utilisation d'accus d'émission rechargeables Ni-Cd ou Ni-MH !

10) Module 2,4GHz et bouton d'appairage : Le bouton d'appairage est placé sur le module d'émission 2,4GHz. Pour plus de détails, référez-vous à la section traitant de la procédure d'appairage (page 7).

11) Volant : Permet de contrôler la direction du modèle.

12) Interrupteur Marche/Arrêt : Poussez l'interrupteur pour mettre l'émetteur sous tension ou pour l'éteindre.

13) Poignée des gaz : Tirez ou poussez sur cette poignée pour contrôler l'accélération et le freinage du modèle.

14) Réglage de la tension du volant : Utilisez un tournevis cruciforme afin de régler la tension du volant.

15) Logement pour piles : Faites glisser le couvercle du logement afin de procéder à l'installation ou au remplacement des accus d'émission.

Page 6

INSTALLATION

Installation et remplacement des accus d'émission

1) Faites glisser le capot du logement pour piles comme indiqué sur la photo ci-dessous.
2) Installez 8 piles alcalines ou accus Ni-Cd ou Ni-MH de type AA dans le boîtier porte piles de l'émetteur. (Vous pouvez également utiliser un pack d'accus Ni-Cd ou Ni-MH 9,6V).
3) Refermez le logement pour piles en veillant à ce que le couvercle soit fixé solidement.
4) Mettez l'émetteur sous tension afin de vérifier le niveau de charge. Si l'indicateur LED ne s'allume pas, les batteries sont insuffisamment chargées, ou il y a un faux contact ou une inversion de polarité.

VERIFIEZ :

a) Que vous utilisez des piles alcalines neuves, toutes de marque identique.
b) Que les contacts du porte-piles sont en parfait état. Nettoyez-les si besoin est, afin de retirer toute trace de corrosion ou de poussière pouvant s'y être accumulé. Procédez à ce nettoyage lors de chaque remplacement des piles.
c) Dans le cas de l'utilisation d'un pack d'accus rechargeable 9,6V, retirez simplement le boîtier porte-piles en le déconnectant de l'émetteur. Branchez le pack d'accus à sa place.
d) Lorsqu'un pack d'accus rechargeable est installé dans l'émetteur, il peut être rechargé grâce au connecteur de charge présent sur le côté de l'émetteur.

ATTENTION :

a) Ne tentez JAMAIS de recharger des piles alcalines, elles risquent d'exploser ! !
b) Lors du processus de charge des accus de l'émetteur, placez l'interrupteur de ce dernier sur la position "OFF". Le chargeur doit être adapté (+ à l'intérieur, - à l'extérieur de type Tamiya N-3U ou équivalent). Un chargeur inadapté peut provoquer de graves blessures ou/et d'importants dégâts.
c) Veillez TOUJOURS à ce que les piles ou accus soient placés avec la bonne polarité. Dans le cas contraire, l'émetteur pourrait être endommagé de façon irréversible.
d) Lorsque l'émetteur n'est pas utilisé durant une période prolongée, veillez à toujours en retirer les piles.

Installation et remplacement des accus de réception

Insérez 4 piles AA neuves dans le boîtier porte-piles. Vérifiez la bonne polarité des piles lors de leur installation. Vérifiez que les contacts du porte-pile sont en bon état. Branchez le connecteur du boîtier porte-pile à la prise "BATT" du récepteur.

Page 7

Installation radio

1) Connectez le récepteur, les servos et l'interrupteur du porte-pile comme indiqué ci-dessous.

2) Si vous n'êtes pas habitué à votre ensemble radiocommandé, effectuez ce montage à l'extérieur de votre modèle avant de procéder à son installation définitive.
3) L'émetteur doit TOUJOURS être allumé en PREMIER, et TOUJOURS éteint en DERNIER.
4) Installez toujours le récepteur aussi loin que possible du moteur, du variateur, du pack d'accus, des câbles d'alimentation du moteur ou d'autres sources de parasitage. Veillez en particulier à ce que les câbles d'alimentation du moteur ne soient pas à proximité du récepteur, du quartz (ou module de réception) ou de l'antenne.

Installation dans un modèle à propulsion électrique

Installation dans un modèle à propulsion thermique

Afin de prévenir toute perte de portée radio :N'entortillez pas et/ou ne coupez pas le fil d'antenne. Ne pliez pas et/ou ne coupez pas l'extrémité en métal de l'antenne. Ne pliez pas et/ou ne coupez pas l'extrémité du fil blanc.

Page 8

PROCESSUS D'APPAIRAGE

La fonction d'appairage entre l'émetteur et le récepteur est intégrée au système large spectre ACE RC Cougar 2,4GHz afin d'assurer un fonctionnement correct et sans parasitage du système.

Pour réaliser un appairage manuel émetteur/récepteur, respectez la procédure suivante :

a. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton "Binding SW" présent sur le module d'émission (à l'arrière de l'émetteur) tout en mettant l'émetteur sous tension.
b. Relâchez le bouton "Binding SW" lorsque la LED verte clignote, indiquant que l'émetteur est en attente d'appairage.
c. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton d'appairage présent sur le récepteur tout en mettant ce dernier sous tension. Le processus d'appairage démarrera alors automatiquement.
d. Un appairage réalisé avec succès est confirmé par le passage de la LED de l'émetteur, d'un éclairage clignotant à un éclairage continu. La LED verte restera donc allumée et l'émetteur et le récepteur se connecteront automatiquement une fois le processus d'appairage réalisé.
e. Fréquence d'appairage : 4 fréquences 2400/2401/2481/2482, ce qui permet ainsi à quatre personnes d'appairer en même temps (pour uniquement les Cougar P2/P3).

NOTE : Le processus d'appairage peut durer de 2 à 4 secondes. En cas d'échec de l'appairage, la LED du récepteur s'allumera de couleur rouge. Dans ce cas, éteignez le récepteur et l'émetteur, puis reprenez les étapes a) à d).

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Etat de la LED
a	Pousser l'interrupteur en position ON	Aucune action	-
b	Relâcher	Aucune action	La LED de l'émetteur clignote de couleur verte.
c	Aucune action	Pousser l'interrupteur en position ON	La LED du récepteur clignote alternativement en vert et en rouge.
d	Aucune action	Relâcher	La LED de l'émetteur clignote en vert, puis s'allume en vert de façon fixe. Le LED du récepteur clignote en rouge, puis s'allume en vert de façon fixe.

Page 9

REGLAGE DE LA POSITION FAIL-SAFE

L'ensemble ACE RC COUGAR 2,4GHz dispose d'une fonction FailSafe intégrée qui permet le réglage du servo à une position prédéterminée en cas de défaillance de la réception du signal en provenance de l'émetteur. Pour maximiser la sécurité de tous, nous vous recommandons d'activer l'utilisation de cette fonction FailSafe sur votre ensemble COUGAR.

Réglage de la position Fail-Safe

a. Après avoir appairé l'émetteur et le récepteur, procédez au réglage de la position Fail-Safe.
b. Mettez l'émetteur, puis le récepteur sous tension, puis appuyez sur le bouton "Binding SW" du récepteur.

ATTENTION: Ne relâchez pas le bouton "Binding SW" avant la fin de l'étape c.

c. Déplacez et maintenez le manche des gaz dans la position qu'il devra prendre lors de l'activation du FailSafe. Maintenez le volant au neutre (le servo de direction sera alors lui aussi au neutre). Pour paramétrer un FailSafe avec un servo de gaz en position "Frein", déplacez le manche des gaz en position de freinage et maintenez-le dans cette position. Pour paraméter un FailSafe avec un servo de gaz au ralenti, déplacez le manche des gaz en position ralenti et maintenez-le dans cette position.

NOTE:

Placez toujours le manche des gaz au neutre ou en position frein, ainsi que le volant en position neutre afin de réduire le risque de perte de contrôle !

La fonction FailSafe est réglée en usine pour les voitures radiocommandées de la façon suivante :

- Voitures électriques : Servo de direction au neutre, gaz au neutre.
- Voitures thermiques : Servo de direction au neutre, gaz au ralenti.

d. Après avoir réalisé l'étape c., relâchez le bouton "Binding SW" du récepteur, puis relâchez la pression exercée sur le manche des gaz. La LED s'allumera en rouge de façon continue, puis en vert (également de façon continue) indiquant que la position FailSafe du servo est enregistrée.
e. Réalisez un test en éteignant votre émetteur et en vérifiant que le servo se place bien en position FailSafe.
FailSafe sur le "Neutre" : Pour vérifier que le FailSafe fonctionne correctement, en déplaçant le manche des gaz en position "frein maxi", maintenez cette position, puis éteignez l'émetteur. La fonction FailSafe doit ramener le servo des gaz au "neutre" et le servo de direction au "neutre" également.
FailSafe sur le "Frein" : Pour vérifier que le FailSafe fonctionne correctement, déplacez le manche des gaz en position "neutre", puis éteignez l'émetteur. La fonction FailSafe doit amener le servo en position "Frein" et le servo de direction au "neutre".
f. Si la fonction FailSafe est défaillante ou que vous devez modifier la position FailSafe, reprenez les étapes a. à e. Après avoir paramétré la fonction FailSafe, vous pouvez utiliser votre ensemble radiocommandé de façon tout à fait classique.

ATTENTION:

Réinitialisez TOUJOURS la fonction FailSafe après un nouvel appairage de l'émetteur et du récepteur.

Page 10
REGLAGE DE LA POSITION FAIL-SAFE

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Vérification
a	Appairage effectué	Appairage effectué	LED de l'émetteur : allumée en vert en continu LED du récepteur : allumée en vert en continu
b	Aucune action	Appuyez sur l'interrupteur ON pendant 10 secondes	LED du récepteur : clignote en vert
c	1. Direction au neutre 2. Manche des gaz en position frein ou neutre	Aucune action	**Paramétrage de base de la fonction FailSafe:** • Voiture électrique : Direction au neutre / Variateur au neutre • Voiture thermique : Direction au neutre / Carburateur au ralenti
d	Relâchement du manche des gaz	Relâchement de l'interrupteur du récepteur en premier	La LED du récepteur est allumée en continue en rouge pendant deux secondes, puis allumée en continu en vert.
e	1. Maintenir le freinage 2. Eteindre l'émetteur	Aucune action	La fonction FailSafe est activée
f	Votre modèle est prêt à être utilisé !		

LED BUZZER (Cougar P2 / P3)

	Status	Tonalité du buzzer	LED (proche de l'interrupteur d'appairage
1	Démarrage	Bip-Bip-Bip	LED verte clignotante
2	Appairage	Bip	LED rouge / verte clignotante alternativement
3	Appairage OK	Bip-Bip-Bip	LED verte clignotante
4	Puissance anormale	Bip	LED rouge clignotante
5	Vérification de portée	Bip	

Page 16
FONCTIONS (Cougar P2 / P3)
1. Inversion du sens de rotation des servos
Il peut parfois être nécessaire (ou pratique) d'inverser le sens de rotation d'un servo. Le sens de rotation de chaque servo peut être modifié de façon individuelle en intervenant sur la position des micro-interrupteurs placé au dos de l'émetteur et qui gèrent les différentes voies.
En temps normal, la voie 1 correspond habituellement à la direction, la voie 2 aux gaz, la voie 3 étant ass
Intervenez sur les micro-interrupteurs d'inversion du sens de rotation des servos si nécessaire.

2. Mode de transmission des données iFHss/iFHss+
iFHss : Rétro-compatible avec le récepteur TRS401ss.
iFHss+ : Vous pouvez utiliser l'interrupteur pour passer en mode rapide de transmission de données et ainsi obtenir une transmission plus rapide et plus fiable de votre modèle R/C. Nous recommandons l'utilisation de ce mode si votre récepteur TRS402ss le supporte.

3. Réglage fin du neutre de la direction
• Réglage du neutre
Le fa
mode
traje
3. Réglage fin du neutre de la direction
• Réglage du neutre
Le fait de tourner le bouton de réglage du neutre de la direction (ST. TRIM) vous permet de donner à votre modèle une trajectoire plus ou moins rectiligne. Intervenez sur ce potentiomètre de réglage jusqu'à obtenir la

NOTE
Vérifiez que le bouton de réglage de l'émetteur est au neutre avant de procéder au réglage.

ASTUCE
Lors de l'installation d'un servo, vérifiez toujours qu'il est au neutre avant de procéder à son installation définitive.

• Ré
La m
régla
• Réglage de la course des servos
La modification de la course des servos peut affecter l'ensemble des réglages. Après avoir réalisé ce type de

ASTUCE
S'il vous est nécessaire de modifier la course de façon trop importante afin d'obtenir un neutre correct, procédez à une modification de la position de palonnier (ou du sauve-servo), et vérifier les biellettes de commande.

Page
FON
4. Ré
• Ré
Le fa
plus
neutr
Page 17
FONCTIONS (Cougar P2 / P3)
4. Réglage fin du neutre des gaz
• Réglage du neutre
Le fait de tourner le bouton de réglage du neutre des gaz (TH. TRIM) vous permet de donner à votre modèle plus ou moins de gaz au ralenti. Intervenez sur ce potentiomètre de réglage jusqu'à obtenir le ralenti le plus

ASTUCE
Si vous utilisez un modèle équipé d'un variateur électronique, placez le potentiomètre de réglage au neutre, puis réalisez vos réglages directement à partir du variateur. Sur un modèle thermique, placez le potentiomètre de réglage au neutre et ajustez la biellette de commande de façon à ce que le carburateur soit totalement fermé (en vous référant à la notice d'utilisation de votre moteur).

• Ré
La m
vérifi
• Réglage de la course des servos
La modification du neutre du servo peut affecter l'ensemble de sa course. Après avoir réalisé ce type de réglage,

ASTUCE
S'il vous est nécessaire de modifier la course de façon trop importante afin d'obtenir un neutre correct, procédez à une modification de la position de palonnier (ou du sauve-servo), et vérifier les biellettes de commande.

5. Ré
Ce ré
Le ré
5. Réglage du débattement du servo des gaz
Ce réglage vous permet de régler la course du servo des gaz de chaque côté du neutre de façon indépendante. Le réglage du ralenti et de la course maxi est de ce fait facilité.

6. Do
La fo
de l'
ajust
6. Double débattement de la direction
La fonction double débattement de la direction vous permet de modifier la course du servo de direction lors de l'utilisation du modèle ce qui permet de modifier la sensibilité de la commande de direction. Vous pouvez ajuster cette sensibilité selon vos habitudes de pilotage.

Page 18

DECHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)

Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers. L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable.

Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.

Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.

Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

PRECAUTIONS D'UTILISATION

- N'utilisez jamais votre modèle par temps de pluie, pendant un orage, ou de nuit.
- N'utilisez jamais votre modèle si vous n'êtes pas absolument certain de pouvoir le contrôler totalement.
- Vérifiez toujours la parfaite charge des accus d'émission et de réception avant d'utiliser votre modèle.
- Maintenez toujours votre ensemble radiocommandé hors de portée des enfants.
- N'entreposez pas votre ensemble radiocommandé à une température inférieure à -10°C ou supérieure à 40°C, ou dans un environnement humide, poussiéreux, ou soumis à des vibrations. N'exposez pas votre ensemble radiocommandé aux rayons directs du soleil.
- Afin d'éviter toute corrosion, retirez les piles de l'émetteur et du porte-piles de réception en cas de non utilisation prolongée.

ACCESSOIRES

Page 19-20

ACCESSOIRES

Page 23

SERVICE APRES VENTE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE

Ne tentez pas d'utiliser votre modèle si votre modèle ne répond pas correctement à toutes vos sollicitations. Vérifiez votre ensemble en respectant la procédure suivante.

Défaut constaté	Solution
	Emetteur
Pas de tension	**Batterie**
	• Les piles sont usagées. Remplacez-les, ou rechargez-les. • Les batteries sont installées de façon incorrecte. Vérifiez la polarité. • Présence d'un faux-contact. • Les contacts du porte-pile sont sales ou présentent des traces de corrosion.
Aucun contrôle	**LED de contrôle**
	Vérifiez que la LED présente sur le module est allumée. Référez-vous au paragraphe “Processus d'appairage” pour plus de détails.
Faible portée	**Batterie**
	• Les piles sont usagées. Remplacez-les, ou rechargez-les. • Les batteries sont installées de façon incorrecte. Vérifiez la polarité.
	Antenne
	• L'antenne est proche d'un câblage électrique. • L'antenne a été coupée et nécessite une réparation. • L'antenne n'est pas installée correctement. Référez-vous à la notice d'installation du récepteur.
Les servos fonctionnent de façon incorrecte	**LED de contrôle**
	• Vérifiez que la LED présente sur le récepteur est allumée. Référez-vous au paragraphe “Processus d'appairage” pour plus de détails.
	Connecteurs
	• Le câblage est incorrect, ou les connecteurs sont mal branchés. • Les connecteurs sont débranchés, vérifiez toutes les connexions.
	Moteur (propulsion électrique)
	• Problème de parasitage. Installez des antiparasites sur le moteur.

Notes

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEE (No.M823)